



**HOREX**

*Hauspost*

HEFT  
7  
1952

## Liebe HOREX-Freunde!

In diesen „historischen“ Zeiten bin ich viel allein. Während meine Redaktion an den Rennstrecken bei Sieg und Pech unserer braven HOREX-Fahrer dabei sein kann, bleibt mir nur die Möglichkeit, mich gelegentlich mal ans Radio zu hängen, um von dort zu erfahren, was an der Strecke los ist. Da kann man mitunter sein blaues Wunder erleben. Bei Dieburg war es ja ganz toll, wie der eine Sprecher uns madig gemacht hat. Aber zur Ehre der Herren hinterm Mikrofon muß gesagt werden, daß sie sich schon gebessert haben. Also, eins rauf mit Mappe und Radiergummi!

Nach dem schönen Hockenheim-Sieg war ja der Nürburgring wirklich ein schreckliches Pech für uns. Friedel Schön hätte souverän gewonnen (ich weiß nicht, ob der Ausdruck ganz richtig ist, aber ich hab' ihn neulich mal gehört). Daß ihm ausgerechnet vor Ende der dritten Runde der Kupplungs-Bowdenzug reißen mußte, war ein Jammer. Hugo Schmitz hat sich bei seinem Sturz zum Glück nicht viel getan. Na, ja, Näheres könnt Ihr, liebe HOREX-Freunde, heute lesen.

Wie hat Euch übrigens das letzte Heft gefallen? Was, das war doch eine Masche. Leider hat sich, wie üblich, wieder ein kleiner Druckfehler eingeschlichen. Unsere HOREX-Maschinen sind natürlich nicht nur eine Drittel-Million, sondern eine Drittel-Milliarde Kilometer gefahren. Das ist ja doch ganz klar. Im übrigen sind es heute schon wieder einige Hunderttausend mehr geworden.

Die Bestellungen für den netten Einband unserer Hauspost laufen „laufend“ bei mir ein. Das war übrigens eine Idee von mir. Ich hoffe, Ihr werdet das entsprechend würdigen und Euch alle solch ein Ding bestellen. Es sieht wirklich reizend aus, und Ihr habt Eure Hauspost immer griffbereit zur Hand. Ist das etwa nichts? Fahrt mal in einem Monat 100 km weniger, dann habt Ihr den Preis schon dicke raus! (Der Boy will anscheinend Provision für seine Sammelmappen haben, weil er sie so anpreist. Aber daraus wird nichts, mein Lieber. Bild' Dir ja keine Schwachheiten ein! Die Redaktion.)



Neulich hatte mich die Werksleitung übrigens höchstpersönlich zum Betriebsausflug eingeladen. Kinder, das war ein Sache. Mit einem Samba-Zug ging's nach Wildbad im Schwarzwald und am nächsten Tag mit einem dicken Kopf zum Hockenheim-Ring. Da mußte ich allerdings nach Hause. Einer muß ja schließlich am Bleistift kauen auf der Redaktion, auch wenn nichts los ist. Das bin ich dann meistens. Bei meinem letzten Besuch im Werk konnte ich da wieder so allerlei aufschnappen. Mir gegenüber nehmen die HOREX-Leute ja kein Blatt vor den Mund, die meinen, ich wäre noch zu jung, um alles zu kapieren. Aber ich habe doch mitgekriegt, daß sie extra eine neue Halle

bauen wollen für die Produktion von der Imperator. Gleich vorn am Eingang. Also, da muß es ja doch bald losgehen mit der 500er. Die ersten werden ja wohl noch im alten Bau vom Band laufen. Ich werde Euch auf dem laufenden halten.

Seid für heute herzlich begrüßt, liebe HOREX-Jungs und -Mädchen von Eurem stets getreuen  
HOREX-Boy

PS. Werbeleitung und Redaktion lassen natürlich auch sehr herzlich grüßen. Sie überarbeiten sich gerade wieder einmal, die Armen.



# HOREX

## Hauspost

JULI 1952

HEFT  
7

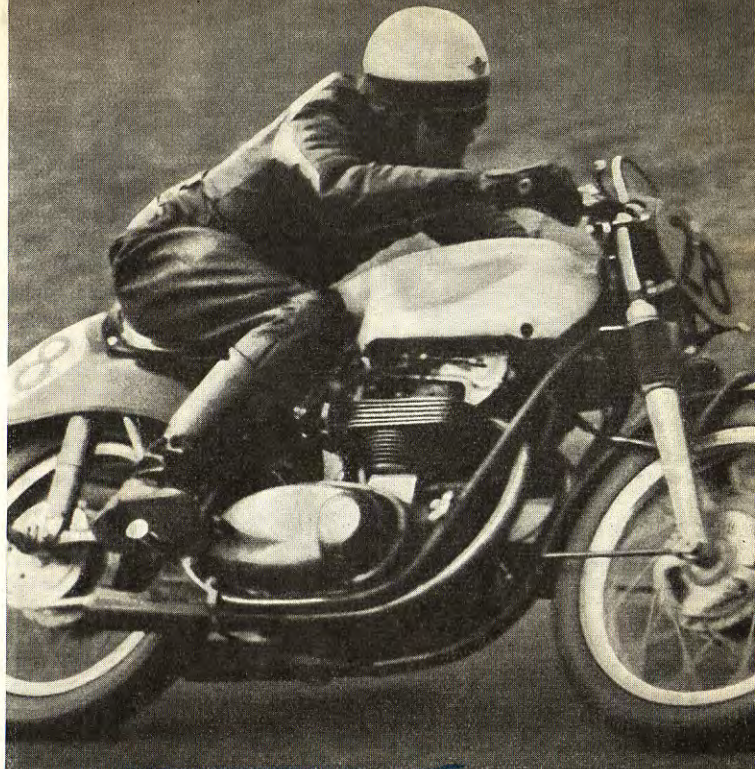
HOREX-Hauspost, die Zeitschrift für HOREX-Fahrer. Für den Inhalt verantwortlich: Werbeleitung HOREX-Columbus-Werk K. G., Bad Homburg und Redaktion HOREX-Hauspost Berleburg i. W.: Ekkehard Wanach Wilhelm Vos, Marianne Vos, alle in Berleburg i. W. Graphische Gestaltung Robert Smago, Frankfurt am Main. Druck: Frankfurter Societäts-Druckerei G.m.b.H.

**Nachdruck  
auch auszugsweise, jedoch  
unverändert, gern gestattet.**

# HOREX

# Feld

## VON HOCKENHEIM



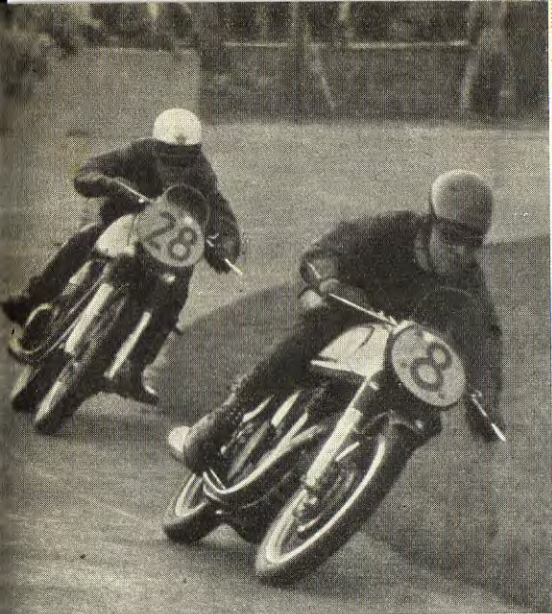
„Schön schafft auf HOREX Sensation“ — „Ausländerelite auf der Weltmeister-Norton sicher distanziert“ — „Bewährung der neuen Halbliter-HOREX“ — „200000 und die deutsche Motor-Industrie aus dem Häuschen“. Das sind nur einige Schlagzeilen deutscher Zeitungen, die den Renn-Tag von Hockenheim und den IMPERATOR-Sieg charakterisieren. Friedel Schön, der vielumjubelte Pechvogel von Dieburg, der Trainingschnellste in Hockenheim mit 164.5 km/std, wollte es beim ersten Meisterschaftslauf 1952 wissen. Mit Harald Oelerich, der für den verunglückten Mansfeld startete, hielt er den Platz in der ersten Reihe, gleich dahinter Hugo Schmitz. Drei HOREX-Maschinen gegen zwanzig Nortons in einem stark besetzten Feld von über dreißig Maschinen!

Zwanzigmal geht es um den Hockenheimkurs. 154.5 Kilometer sind zu fahren. Eine mörderische Strecke, die an diesem Renntage schon so viele Ausfälle und ausnahmslos Ausländersiege gebracht hatte. HOREX hält zum 500er-Rennen den letzten Trumpf des Tages in der Hand. Die Startflagge senkt sich, das Feld braust los. Und wieder scheint das Startglück Friedel Schön nicht hold. Auf dem 11. Platz liegt er nach der ersten Runde, aber schon sieht man ihn nach der dritten Runde an fünfter Stelle, und eine Runde weiter hat er sich auf Platz Nr. 3 vorgeschoben. Dann jagt er vier Runden lang wie besessen hinter dem erst stark führenden belgischen Meister Goffin her. Runde um Runde schiebt sich die HOREX an die Spitzen-Norton heran. Und schon jetzt gibt es immer nur ein einziges Winken und Fahenschwenken, wo Friedel Schön vorbeibraust. Beim Ein-

Die »Schweren« am Hockenheimstart:

In der ersten Reihe Harald Oelerich (Nr. 27) und Friedel Schön (Nr. 28).



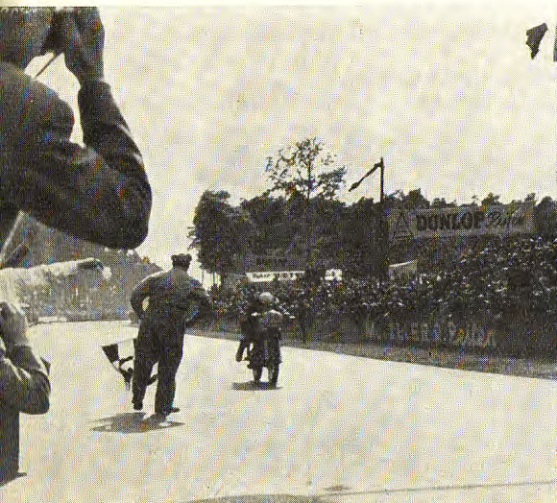


Friedel Schön überholt Goffin

gang in die 8. Runde trennen ihn nur mehr fünf Meter von dem Spitzenreiter, in der 9. Runde hat er mit 25 Meter die Führung erkämpft, eine Runde weiter sind es schon 200 Meter!

Die Hunderttausende fiebern. Wird die HOREX durchhalten. Hugo Schmitz mußte schon früh an die Boxen, fährt aber dennoch verbissen weiter. Harald Oelerich, der rundenlang erbittert den siebenten Platz gehalten,

Horex-Schön im Ziel —  
und dann dreißig Sekunden Pause



ging den gleichen Weg. Schön's Maschine hält die einzigen deutschen Hoffnungen. In diesem einen Dutzend der Führungsrunden aber zeigt sich, was man in Bad Homburg konstruierte. Fast gleichmäßig vergrößert sich Runde um Runde um durchschnittlich je drei Sekunden der Abstand zur Norton Goffins, der nach der 15. Runde tausend Meter ausmacht. Eine halbe Minute beträgt der Vorsprung vor dem Zweiten, als Friedel Schön seine HOREX nach zwanzig Runden und mit einem Mittel von 160,5 km/std. zum einzigen großen Rennsieg der Deutschen durchs Ziel steuert.

Was jeder an diesem Sonntag in Hockenheim verspürte, das schrieben die Zeitungen einen Tag später: „Nachdem alle anderen Rennen eine Beute der Ausländer geworden waren, brachte der erste Meisterschaftslauf der Halb-



Geheime Kommandosache - streng vertraulich:  
Hockenheimsieger Schön im Gespräch mit Chef-Konstrukteur Reeb und Stallgenossen Mansfeld

literklasse die Sensation, als Friedel Schön auf der Werks-HOREX die gesamte Norton-Elite sicher distanzierte.“ Einmal an diesem Tage ließ HOREX die deutschen Farben am Fahnenmast hochgehen, und einmal und zum ersten Male nach dem Wiedererklingen der alten Nationalhymne tönten die Klänge des Deutschlandliedes über die schwere Rennpiste von Hockenheim hinweg. Und siegestolz sah man am Abend Tausende von HOREX-Fahrern auf Heimatkurs gehen...



## IM SCHATTEN der Nürburg

Man hätte der Jubiläumsveranstaltung auf dem Nürburgring, dem diesjährigen Eifelrennen von Herzen anderes Wetter gewünscht. Vor allem auch anderes „HOREX-Wetter“. Vor 100000 Zuschauern, an sich nicht viel an dieser beliebtesten deutschen Rennstrecke, hatte es am Morgen so schön angefangen. Roland Schnell konnte sich in der 350er Klasse einen tadellosen 3. Platz erkämpfen. Und der machte allen HOREX-Freunden bereits von Anfang an den entsprechenden Mut für das Rennen der Halbliter-Maschinen. Denn hier galt bei allen Kennern dieses interessanten Motorrad-Sports Friedel Schön nach seinem imponierenden Hockenheim-Sieg als ausgesprochener Favorit.

Um es allen, die nicht dabei waren, im vorweg zu sagen: Friedel Schön war auch der Favorit des Rennens. Nur mußte er nach der dritten Runde einsehen, daß eben tatsächlich mit des Geschickes

### Der schwerste Augenblick im Leben eines Rennfahrers: Ausgeschieden!

Mächten kein ewiger Bund zu flechten ist. Zumindest nicht ein solcher, der die sieben Nürburgring-Runden überdauert. Friedel Schön übernahm schon am Start die Führung des Feldes und jagte ihm bereits auf der entgegengesetzten Zielgeraden auf und davon. Die erste Meldung aus dem Lautsprecher besagte, daß er schon 15 sec. Vorsprung vor seinen Verfolgern habe. Und so ging es weiter in der ersten und zweiten Runde. Souverän jagte er zweimal an den Tribünen auf der Zielgeraden vorbei, wo ihm jedesmal herzlicher Beifall das Geleit für die nächste Runde gab. 35 sec. Vorsprung vor Knees lautete die letzte Meldung, die gleichzeitig das Rennen für Friedel Schön beendete. Noch in Führung mußte Friedel Schön nach Abschluß der dritten Runde vor dem Ersatzteillager halten: Sein Kupplungs-Bowdenzug war gerissen. Resigniert gab er das Rennen auf und überließ den Sieg seinem Verfolger Knees. Ein Erfolg blieb ihm jedoch: Er fuhr die schnellste Runde in seiner Klasse und der Motorräder überhaupt mit 118,2 km/std. Hugo Schmitz schied ebenfalls aus dem Rennen, nachdem er in einer Kurve beim Überholen gestürzt war.

Aus der Freude über Hockenheim wurde also ein leichter Schatten, der sich über die HOREX-Gemeinde am Nürburgring legte. Aber schon am Sonntag darauf war dieses Pech durch den glanzvollen Avus-Sieg Friedel Schöns wieder vergessen.

### Internationale Artisten in Bern

Alles, was nur internationalen Namen und Ruf im Rennsport hat, gab sich beim ersten Weltmeisterschaftslauf im Berner Bremengarten ein Stelldichein. Wie verteuft diese Rennstrecke ist mit ihren zahllosen Schlangenlinien, das mußte auch HOREX-As Friedel Schön und auch das, was es bedeutet, inmitten internationaler Rennartisten seine Runden zu drehen. Wie hart es zuzug, beweisen eindeutig die zwei Toten. Wenn Friedel Schön gegen Dukes Artistik und ein Feld bestbekannter Rennfahrer bis zur letzten Runde den 6. Platz halten und nach einem kleinen Defekt das Rennen auf dem 10. Platz und zugleich als bester Deutscher beenden konnte, dann ist das ehrenvoll genug. Wie sehr man sich für die Homburger Neukonstruktion interessierte, zeigte auch Norton-Rennprofessor Joe Craig, der die 500er HOREX-Renn-Imperator unter die Lupe nahm und höchste Anerkennung aussprach.



Friedel Schön fährt resigniert an den Boxen vor



Siegerkranz aus der Hand des Berliner Oberbürgermeisters Professor Reuter.



## // FLUGGEPACK

Wenn man über Friedel Schöns HOREX-Sieg beim diesjährigen großen Avus-Rennen,

### HOREX mit Aktentasche

am Pfingsttag in Berlin schreiben soll, dann muß man schon so beginnen: Mit einer Aktentasche zum Avus-Rennen — mit seinem Rennsieg zurück! Wir HOREX-Begeisterte haben ja in diesen bewegten Zeiten alle nicht mit in Berlin dabei sein können. Lediglich der Lautsprecher machte uns HOREX-Fahrern die Pfingstfreude komplett, als wir die Funkreportage gespannt verfolgten und Friedel Schöns Berliner Rennsieg mitfeierten. Dabei wäre es fast nicht dazu gekommen, weil die Werksleitung inzwischen anders disponiert hatte. Aber die Berliner Rennleitung riß sich förmlich um Friedel Schön und die Imperator aus Homburg. Sie schickte kurzerhand für Schön und seine Maschine eine Flugkarte, und dann ging's los.

In Frankfurt hatte man auf dem Rhein-Main-Flughafen sechs Sitze aus der Berliner Maschine ausgebaut, montierte die Imperator hinein und setzte Friedel Schön davor — und zwei Stunden später wurde die Homburger Fracht in

Berlin herzlich willkommen geheißten. Und so ging der Sieger von Hockenheim auf der Avus an den Start, ohne jeden sonst selbstverständlichen Renndienst. In seiner Aktentasche nichts anderes als ein paar Schraubenschlüssel und Zündkerzen. Umso größer war der Berliner Avus-Erfolg: HOREX flog, fuhr und funkte Sieg! Wieder gab es zunächst ein hartes Duell auf dieser schnellsten Rennstrecke zwischen Norton und HOREX. Schön fuhr aber auch in der Reichshauptstadt wie der Teufel und gab von der fünften Runde an die Spitze nicht mehr ab. Mit einem Schnitt von 162,65 km/std. ging er siegreich durchs Ziel, und Berlins Oberbürgermeister legte dem strahlenden HOREX-Sieger selbst den Ehrenkranz um.

Froh und hocheifrig war man auch in Bad Homburg. Vor allem an jenem Tage nach Pfingsten, als der Lautsprecher im Flughafen Rhein-Main verkündete: „In zwei Minuten landet die Verkehrsmaschine aus Berlin mit dem Avus-Sieger Friedel Schön und seiner HOREX aus Bad Homburg!“ Alles drängte sich an den silbernen Vogel heran, und es war wie ein Volksfest, als der Avus-Sieger glückstrahlend gelandet war. Siegerkranz und siegreiche Imperator waren gleich mit dabei, und Friedel Schön hätte auf dem Flugfeld noch seine Ehrenrunde fahren können. Aber dazu haben ihm die zahlreichen Gratulanten wohl nicht die Zeit gelassen.

Zu den ersten Rennerfolgen des Jahres sind bei HOREX in Bad Homburg herzliche Gratulationen und Anerkennungen in so großer Zahl eingegangen, daß der Dank hierfür kaum im einzelnen abgestattet werden kann. Schier unübersehbar sind die Glückwünsche begeisterter HOREX-Fahrer, die ihrer Freude über die gelungene und erfolgreiche Konstruktion der 500er-Maschine Ausdruck geben in der Gewißheit, daß ihnen selbst alle Arbeit und Erfahrungen des Werkes zugute kommen, wenn die sehnlichst erwartete Imperator in Serie gehen wird. Für alle freundlichen Worte ein ebenso herzlicher Dank aller Homburger!

*Berge von  
Glückwünschen*

# HOREX schafft neue Feldberg-Rekorde

Der Meisterschaftslauf auf dem Feldberg unmittelbar vor den Toren Bad Homburgs, sozusagen das Hausrennen des HOREX-Werks, zeigte die beiden HOREX-Asse Friedel Schön und Kurt Mansfeld wieder in vollendeter Form. Beim Rennen der 500er Solomaschinen übernahm zwar Knees auf Norton vom Start weg die Führung des Feldes, mußte sie aber bereits in der vierten Runde an die ihm anfangs noch mit beträchtlichem Abstand folgenden HOREX-Fahrer Schön und Mansfeld abgeben, die es in wahrhaft tollkühner Fahrweise fertig brachten, diesen Abstand von Runde auf Runde zu verringern. Unter wachsender Begeisterung der Zuschauer vollbrachten es Schön und Mansfeld von der vierten Runde ab, sich von ihrem hartnäckigen Verfolger Knees zu distanzieren.

Kurt Mansfeld, der mit Schön wechselnd auch zwei Runden lang die Führung behauptet hatte, mußte in der achten Runde eine Kerze wechseln, konnte sich aber trotzdem auf dem vierten Platz halten. Für Friedel Schön schien der Sieg bombensicher, nachdem er seinen Vorsprung vor Knees bis zur 12. Runde auf über eine Minute vergrößern konnte. Sowohl von Friedel Schön, als auch kurz danach von Mansfeld wurden bei diesem nervenberaubenden Tempo neue absolute Rekordrunden auf dem 11,5 km langen, außerordentlich schweren und kurvenreichen Feldbergkurs mit seinen bedeutenden Steigungen gefahren. Schön verbesserte den absoluten Rundenrekord, den Georg Meier auf BMW seither mit 113,4 km/std hielt, auf 113,8 km/std. Dieser Rekord hielt sich jedoch nur zwei Runden lang und wurde durch Mansfeld auf 113,9 km/std. verbessert.


Unfaßbar und vor allem unverdient hart erschien es den Tausenden am Ring, als Friedel Schön plötzlich am Ende der 13. Runde mit stehendem Motor an den Boxen vorfuhr und gerade im Augenblick des Ziel-Passierens von seinem Verfolger Knees überholt wurde. Die Enttäuschung schien beinahe das Interesse am weiteren Verlauf des Rennens zu überdecken, und es kam wirklich einem Entrüstungsturm gleich, wie man überall am Ring die Nachricht hinnahm, daß Friedel Schön wenige Minuten vor Ende des Rennens wegen Kettenriß aufgeben mußte. Alle Hoffnungen richteten sich auf Mansfeld, der nunmehr auf den dritten Platz kommen mußte. In letzter Minute schaffte es auch Mansfeld noch, mit nicht mehr ganz einwandfreiem Motor durchs Ziel zu fahren. Ehrlicher Beifall grüßte die Sieger, mehr wohl aber noch den Besiegten und eigentlichen Held des Tages.

Einen erfreulichen vierten Platz konnte sich Roland Schnell im Rennen der 350er Solomaschinen mit seiner HOREX erkämpfen, das ein beachtliches Feld deutscher Fahrer auf fast ausschließlich ausländischen Maschinen aufgeboten hatte.

## Im Geiste echter Sportkameradschaft

Die Belegschaft vom Fertigungsband und die Einfahrer der HOREX-Werke haben für die verunglückten Fahrer vom Feldbergrennen, die im Krankenhaus Bad Homburg liegen, einen namhaften Betrag gesammelt und durch den bekannten Geländefahrer Karl Bickel Geschenke überreichen lassen.

In Massen waren die HOREX-Maschinen aus der näheren und weiteren Umgebung zum Feldberg, dem »HOREX-Hausrennen«, gekommen. Als besondere Demonstration hierfür führen sie einen HOREX-Korso vor dem Rennen.



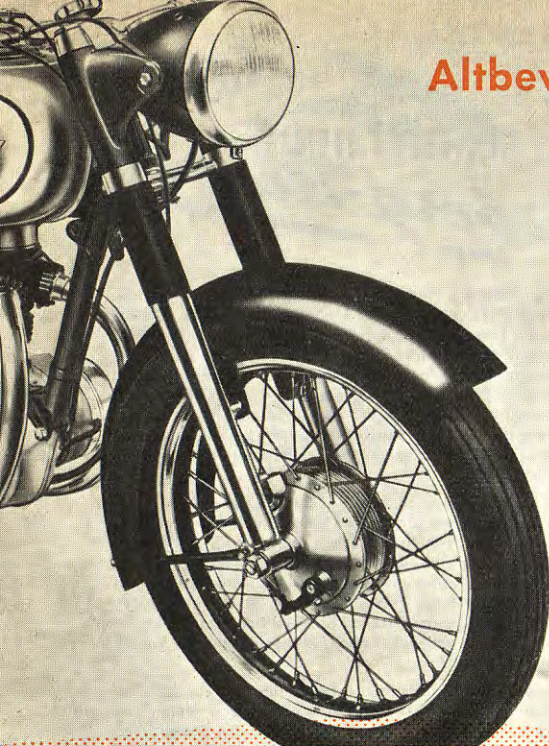
Roland Schnell am Start zum Rennen der 350er Solomaschinen. Er schaffte gegen starke Konkurrenz auf seiner HOREX den 4. Platz.

Die Direktion legte Hand an.



# Altbewährte >REGINA<

*mit neuem Gesicht*



Die Wünsche der HOREX-Fahrer und betriebstechnische Erwägungen veranlaßten das Werk, das altbewährte Modell „Regina“ ab Juni 1952 mit einigen Veränderungen auszustatten. Zum Teil gehen sie schon rein äußerlich aus unseren Bildern auf dieser Seite hervor. Der Vollständigkeit halber seien sie jedoch nachfolgend aufgezählt:

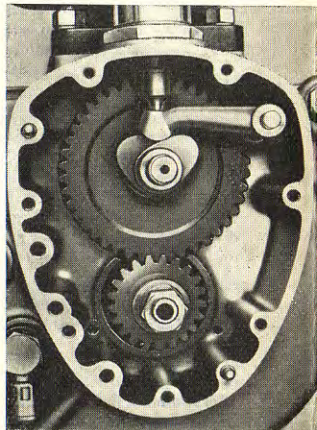
Anstelle der Steuerkette erfolgt der Nockenwellenantrieb nunmehr durch geräuscharme Stirnräder aus Leichtmetall.

Die Telegabel wurde der in Vorbereitung befindlichen Imperator-Serie angeglichen, um künftig Produktionsvereinfachungen zu erzielen.

Serienmäßig wird künftig ein kurzer Sportlenker eingebaut. Die Lenkerbefestigung wurde formklarer gestaltet.

Anstelle der bisherigen Sportschutzbleche treten jetzt seitlich tiefer gezogene Kofflügel, die einen erhöhten Schutz gegen Spritzwasser bieten.

Der Tank erhält eine von vielen HOREX-Fahrern gewünschte modernisierte Linie mit einem Fassungsvermögen von ca. 18 Litern Brennstoff gegenüber bisher 13 Ltr.



Die wirksame Bremsbackenbreite wurde von 30 mm auf 40 mm erhöht.

Lenkungswinkel: 65°

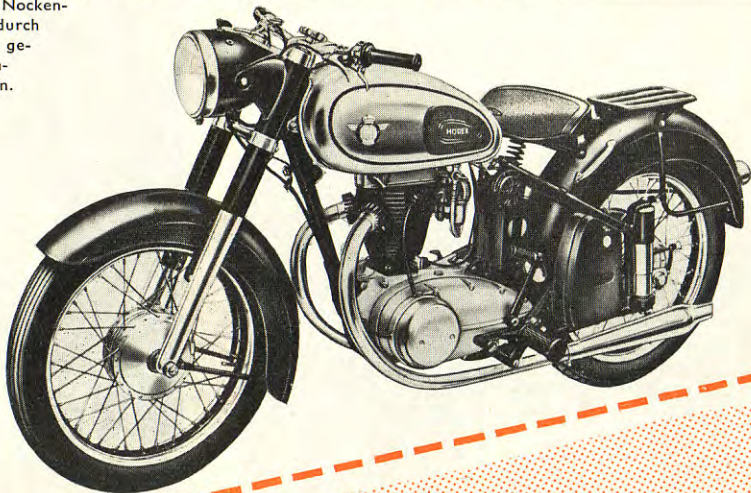
Gabelwinkel: 65°

Nachlauf: 75 mm

Federweg: 110 mm

Bei diesem Modell handelt es sich um keine Neukonstruktion oder einen anderen Fahrzeugtyp, sondern um die altbewährte HOREX-Regina mit neuem Gesicht.

Unsere Bilder zeigen die Regina 1952 in Gesamtansicht. Deutlich erkennbar die äußerlichen Veränderungen, wie Telegabel, größerer Tank, Vorder- und Hinterradschutzbleche. Ein weiteres Bild zeigt Vorderrad mit neuer Telegabel und auf dem dritten Bild ist schließlich der Nockenwellenantrieb durch schrägverzahnte geräuscharme Stirnräder zu erkennen.





# Warum Industrie-Beteiligung

Die Gründe, die zur Werksbeteiligung am Rennsport führen, untersuchte Eugen K. Schwarz

(Fortsetzung aus Heft 6 und Schluß)

*am Rennsport*

Worin bestehen nun die Auswirkungen des Motorsportes auf die in diesem Sektor tätige Industrie? Wenn also der technische Sport auch ein technisches Interesse der sehr zahlreichen mittelbar Beteiligten, also der Zuschauer und Kraftfahrer sowie solchen, die es werden wollen, erweckt, so hat auch der Erfolg des maschinellen Sportgerätes eine Auswirkung auf diese: Sieg und Erfolg werben für die betreffende Marke. Anreiz wird erweckt, gerade diese und keine andere Konstruktion zu kaufen. Vor allem, wenn sie eine sehr starke und allgemein bekannte Ähnlichkeit mit der siegreichen Konstruktion aufweist. Die erfolgreiche Fabrik hat also eine Werbewirkung erzielt, die sich darin auswirkt, daß ihre Produkte gekauft und bevorzugt werden. Eine weitere Werbewirkung und ein wichtiges Verkaufsargument liegt für das betreffende Werk aber auch darin, daß es anhand seiner Erfolge nachweisen kann, daß vom Konstrukteur herab bis zum kleinsten Werks-Angehörigen alles getan wird, so wie in der Rennmaschine auch im Serienprodukt letzte Erfahrungswerte und bestes handwerkliches Können zu vereinen. Diese zwei fundamentalen Gründe, die ein Motorradwerk zur Beteiligung am Motor-Rennsport bringen, sind diejenigen, die als allgemein bekannt angenommen werden dürfen. Es sind also, um die zwei ersten Beweggründe eines Werkes zur Beteiligung am Motorsport nochmals genau zu präzisieren, die durch Erfolge im Sport zu erzielende Werbewirkung, und der Nachweis, Qualitätsarbeit in allen Teilen zu leisten. Ein weiterer und ebenfalls im Allgemein-Verständnis liegender Grund eines Werkes ist darin zu suchen, daß der Sport, also das Prüffeld Rennstrecke, die Möglichkeit bietet, Verbesserungen vorzunehmen und zu probieren, technisches Neuland zu betreten und aus den gewonnenen Erfahrungen für die Produktion der Serie zu schöpfen. Ein wesentlicher, aber viel zu wenig bekannter und beachteter Grund für eine Firma, Rennen mit Werksmaschinen zu fahren, liegt darin, durch Erfolge und damit Verkaufserfolge das soziale Niveau der gesamten Belegschaft zu verbessern. Im Endeffekt steigt also der Erfolg im Rennen und damit der Werbeerfolg bei den Käufern das Einkommen vieler Menschen aus dem Sozialprodukt Motorrad oder Wagen. Am Ende trägt dies also, wenn auch zu einem kleinen



Teil, zur 'Hebung' des Lebensstandards eines Volkes und zur Arbeits-Intensivierung des gesamten Wirtschafts-Marktes bei. Der hieraus weitergehende Grund zu einer Rennbetätigung liegt in der Wahrung eines nationalen Prestiges, denn mit dem Erfolg einer Marke eines betreffenden Landes steigt das Allgemein-Ansehen dieses Landes als Krafffahrzeug-bauende Nation. Enderfolg daraus ist ein gesteigerter Export, ein vermehrtes Devisen-Einkommen, und damit eine weitere Auswirkung auf sozialer und kommerzieller Ebene. Wenn hier nun das Prestige aufgeführt wird, dann darf als letzter Beweggrund einer Firma, ihre Konstruktionen in den Kampf zu schicken, Tausende von Mark für Konstruktion und Einsatz der Rennmaschinen und nochmals Tausende für das beste Team an Werksfahrern und Renn-Organisation auszugeben, nicht die Auswirkung der Sportbeteiligung und des erhofften und eintretenden Erfolges auf die Moral und Werks-Treue der Belegschaft vergessen werden. Nur durch den sichtbaren Erfolg im Wettkampf wird unter der Belegschaft der Marken-Stolz und die höchste Leistung an jeder Arbeitsstelle geschaffen, die rückwirkend die besten Ergebnisse für das Werk wie für seine Serienprodukte zeitigen. Ein zwar nicht grundsätzlicher Beweggrund für eine Firma ist noch der, zahlreichen privaten Motorsportlern durch eine der Werksmaschine nachgebildete Serien-Rennmaschine überhaupt die Möglichkeit zu bieten, aktiven Sport betreiben zu können. Was rückwirkend das Resultat bringt, daß der Marken-Name nicht allein durch Werksrennfahrer und Werksbeteiligung in aller Munde kommt, sondern durch eine Anhäufung von Teilnehmern auf derselben Marke selbst dem Blindesten das Licht aufgeht: Holla! Die müssen aber allerhand los haben, wenn sich soviele gerade dieser Maschine verschreiben!

Wer sich also im Falle Horex, als Besitzer einer Maschine aus Bad Homburg oder als motorsportbegeisterter Interessent, fragt, warum das Werk keine Mühe und Arbeit, keine Kosten und Rückschläge scheut, mit Einführung der international festgelegten Rennformel der FIM in Deutschland neue kompressorlose Werksrennmaschinen und für einen späteren Verkauf an Privatfahrer vorgesehene Proto-Typen von Serien-Rennmaschinen zu schaffen, dem seien seine Fragen mit den vorstehenden, allgemein gültigen, und damit auch für Horex zutreffenden Beweggründen beantwortet, Am Ende muß jedoch zur Rennbeteiligung von Horex gesagt werden: Alle Beweggründe nützen einem Werk nichts wenn nicht der Wille zur Tat bei den verantwortlichen Männern vorhanden ist. Daß er da ist, dafür werden die Auspuff-Tüten der neuen Horex-Rennmaschinen ihre deutliche Sprache auf den Rennstrecken des In- und Auslandes sprechen! Und der Erfolg dieser Maßnahme, aktive Beteiligung von Horex im Motorsport, wird sich sicher auf allen vorgenannten Gebieten einstellen!



Zwei Freunde  
VOM

# JAHRGANG 1922

Sie mußten sich erst etwas aneinander gewöhnen, die beiden Dreißigjährigen. Aber schließlich wurde aus der Gewöhnung, wie so oft im Leben, eine dauerhafte Freundschaft, um die die beiden viel beneidet werden. Wovon hier die Rede ist, wollt Ihr wissen, liebe HOREX-Freunde? Richtig, wir vergaßen vorzustellen: Ein Motorrad mit dem schlichten Namen HOREX, Baujahr 1922, ein wenig altertümlich, aber noch sehr flott im Abzug und auf den Beinen, dazu ein junger Mann, namens Hans Veith, Werkzeugmacher und Mechaniker aus Fechenheim, gleichen Alters, mit viel Unternehmungsgeist und einer Liebe zu den Zweirädigen. Man könnte versucht sein, ihm den Titel „Motorrad-Dompteur“ zu verleihen, nachdem er mit viel Geduld und Ausdauer aus einem alten Versuchsmodell von anno dazumal ein lebensfähiges Motorrad gemacht hat, das sich ihm und seiner Frau noch heute willig unterordnet.

Doch nun der Reihe nach. Besagter Hans kam erst vor drei Jahren aus russischer Gefangenschaft zurück und stand plötzlich vor einem Nichts. In Fechenheim sollte er sich wieder an die Menschheit gewöhnen und auch schließlich seinen Beruf ausüben. Mit einem Sachs-Motorrad fing es an, das in ihm nach einiger Zeit die Sehnsucht nach Eigenbesitz wachrief. Denn die Sachs gehörte ihm leider noch nicht.

In einem Fechenheimer Werk machte Hans eines Tages die Bekanntschaft mit dem HOREX-Veteran. Er hatte in alten Zeiten einem Werk mal als Versuchsmaschine für Bremsnaben gedient, war Vertrauter des Meisters geworden und ging schließlich nach kurzem Kennenlernen in Hansens Besitz über. Und danach begann die Zeit des „Aneinander-Gewöhnens“. Sie war nicht leicht, für beide Teile, was an sich selbstverständlich ist. Doch mit einer Engelsgeduld machte Hans aus dem Anschauungsmodell schließlich wieder eine HOREX, die heute ihrem Namen alle Ehre macht. Wenn Hans und seine HOREX es zwar mit der Nachbarschaft verdorben haben, weil die manchmal für den Versuchslärm wenig Verständnis aufbrachte, so sind die beiden selbst doch gute Freunde geworden. Mit der Zeit hat sich sogar Hänschens Braut, die inzwischen seine Frau geworden ist, dem Bund angeschlossen, und alle drei sind zu mancher schönen Wochenendreise gestartet. Die HOREX ist noch heute die Zuverlässigkeit selbst. Sogar im Winter und bei jeder Witterung hat sie Hans nicht im Stich gelassen. Und selbst in ihren alten Tagen ist sie noch eine Prachtmaschine, mit der sich Hans überall sehen lassen kann. Na ja, die beiden sind ja auch fast unter einem Stern geboren...



# WINKE UND KNIFFE

## für die Praxis

*Auf oft wiederholten Wunsch unserer HOREX-Freunde setzen wir heute die Reihe der technischen Hinweise mit Winken und Kniffen für die Praxis fort. Das Wort hierzu hat wiederum HOREX-Chefkonstrukteur Reeb:*

### I. Kupplungskleben

Es kann verhindert werden durch dünnes Öl (SAE 20) oder durch Anbohren des Kupplungskorbes. Empfehlenswert ist es, an den festen Stegen an jedem Steg ca. 6 Löcher zu bohren (10 mm  $\varnothing$ ). Durch diese Maßnahme wird das Öl zwischen den Lamellen nach außen geschleudert. Besseres Schalten.

### II. Seitenwagenbetrieb

Seitenwagenfahren ist zu empfehlen, die Maschine ca. 300 km gemäß der Einfahrvorschrift mit leerem Seitenwagen zu fahren. Es ist hierbei noch folgendes zu beachten: 1. Steuerungsdämpfer fest anziehen. 2. Reifendruck erhöhen, vorn 1,3 - 1,5 atü, hinten 1,5 - 1,9 atü. 3. Für Hinterradfederung und Telegabel können, wenn nötig, stärkere Federn eingebaut werden. 4. Vorspur des Seitenwagens beachten. 5. In den Rechtskurven kann der Seitenwagen hoch gehen. Bremsen in der Kurve grundsätzlich unterlassen, durch Gasgeben in der Kurve bleibt das Seitenwagenrad am Boden. 6. Die Anschlußpunkte können sich lockern und sind öfters auf Festsitz nachzuprüfen.

### III. Ölaustritt aus dem Ölkontrollstab

Ursache: Die Ölförderung aus dem Motorgehäuse ist nicht genügend (am Ölrücklaufrohr im Stutzen am Öltank entstehen etwa 5 bis 6 leere Ölstöße). Die Schalldämpfer qualmen. Im Motorgehäuse ist zuviel Öl. Die überschüssige Ölmenge wird durch den Entlüfter in den Primärkettenkasten bzw. in das Getriebegehäuse gefördert. Dichtung an Kippebelkappe und am Deckel für Ventileneinstellung, dessen Senkschrauben oder die Kapselrohrgummidichtung am Zylinderkopf sind undicht oder es befinden sich poröse Stellen am Zylinderkopf. Beseitigung: Dichtungen prüfen bzw. durch neue ersetzen. Sumpfschraube mit Sieb fest anziehen bzw. neue Dichtringe verwenden.

### IV. Vergaserspucken

Bei 80 km/std spuckt der Vergaser. Er ist sauber und an sich in Ordnung. Die Hauptursache ist am Kondensator zu suchen (neuen Kondensator einsetzen). Durch schlechten Kondensator verschmoren die Unterbrecherkontakte und die Kerze verschmutzt (verschmorte Unterbrecherkontakte durch neue ersetzen, ebenfalls neue Kerze erforderlich).

#### *Anmerkung:*

*Die Winke und Kniffe werden in der nächsten Hauspost fortgesetzt. Interessante und geeignete Vorschläge aus Leserkreisen werden an dieser Stelle gern veröffentlicht. Die Red.*





Bodensee

# Ferien

## VOM BO

Liebe Hauspost-Redaktionäre!

Ihr habt mich um einen kleinen Reiserat mit einer Fahrt in unserem schönen Bodensee. Es wird leider viel zu viel ins Ausland für Reiselustigen, die ihre eigene Heimat lieben. Ich sagte mir jedenfalls „Bleibe im Bodensee“, schloß mich, an die See zu fahren, und mit unabänderlicher Wille. Was meine Frau Regina auch noch, dazu gesagt hat, was sich für die Berge und kam am Tag mit dem genialen Einfall, See mit Bergen zu verbinden. Takte südwärts zu wenden. Wir fuhren über den See, und um ganz ehrlich zu sein, ein holdes Weib eines Tages dieses Eingeschlachten wie alle Kompromisse im Ehe- und so weiter. Via Autobahn wollten wir eigentlich hinter Heidelberg zum Hals herausholen, das Bundesstraßennetz ab und schlängelte sich durch. Nach einer blauen Nacht bei den Bergen wurden wir am nächsten Tag durch die Hechingen, Sigmaringen vollkommen übermüdet, achziger Überlandtransporter, der Rastplatz zum allzuplötzlichen Stoppen zwang, was mich müde mußte. Stein und Gespann blieben im Auto. Um 18 Uhr wohlbehalten in Überlingen landeten. Überlingen liegt am Bodensee und ist ein Ort mit rund 300 Quartiersuchende vor uns. Wir hatten wir uns in schwärzesten Ahnungen, schließlich doch noch ein Zimmer bekommen. Frau zu verdanken und entschädigte uns für ihr vor dem Verkehrsamt zuflüsterte uns, daß wir doch hätten an die See fahren

Der Bodensee hat uns anschließend zehn Tage lang sehr viel Freude gemacht und nur einen Tag enttäuscht zahlen mußten, denn da hieß es Abschied nehmen. Im übrigen war es wirklich nicht teuer, was mich auch wegen der Giebigkeit aussöhnte. Wir verkniffen uns eine Fahrt in die Schweiz, kurvten dafür mehrmals um den See herum. In der Mainau mit, der tropischen Insel, wo man vor lauter Menschen kaum noch die Apfelsinen und Zitronen selber übersetzen und hatten dabei Krach mit der Wasserpolizei, die in schrecklich militärischem Ton herumkommandierte. Schiffsparaden bei Nacht und ein Feuerwerk in Meersburg, sahen über Friedrichshafen im Geist den ollen Zee, es, in Lindau die Hafeneinfahrt zu fotografieren, die nach Zeugenaussagen Einheimischer schon mehrere militärisch beschossen wurde. Ein friedliches Ziel, das auf Postkarten eine eminente Wirkung hinterläßt. Nach dem Abschied erbarmten wir uns unserer treuen Regina, die den See nun schon auswendig kannte, und lenkten sie in Richtung Süden, auch wenn ein Stück zwischen Lindau und Immenstadt kaum straßenähnlichen Charakter hatte, und Richtung Osten, entlang der deutschen Grenze. Über Füssen, Oberammergau und Garmisch landeten wir schließlich dort noch ein paar Tage häuslich niederlassen. Bei unserer abendlichen Ankunft kündigte der Wetterbericht für den nächsten Tag an. Der Karwendel erglühete in den zauberndsten Farben. Am nächsten Morgen konnten wir Strömen. Eine Regenfahrt war für uns ziemlich neu (zumindest im Urlaub), und so entschlossen wir uns zur Heimreise vorbei über München auf die Autobahn, und von dort bis Augsburg bei recht netten Niederschlägen. Hinterher wurden wir freudig begrüßten und zum Trocknen der etwas feuchten Sachen benutzten.

Ihr fragt mich noch, liebe Redaktion, ob ich meinen Reisevorschlag empfehlen könnte? So was Dummes! Natürlich gar nicht geschrieben. Er ist wunderschön und die Fahrt selbst ein einmaliges Erlebnis. So was kann man nur natürlich mit einer HOREX....

# grüß

## BODENSEE



berichtet gebeten, der sich einmal wieder  
Deutschland befassen soll. Brav, brav,  
und gegondelt, und meist von solchen  
noch nicht einmal richtig kennen.  
Land und nähere Dich redlich“ und ent-  
Das war jedenfalls mein Wunsch und  
rau, eine solche besitze ich neben meiner  
will ich Euch ersparen. Sie schwärmt an  
age unserer Abreise plötzlich auf den  
kombinieren und deshalb unsere vier  
ren also nicht an die See, sondern an  
ein, auch auf die Gefahr hin, daß mein  
ständnis lesen sollte, es hat sich gelohnt,  
sonstigen Leben.

bis Ulm fahren, doch da sie uns schon  
ng, bogen wir in Bruchsal aufs normale  
en uns bis ins idyllische Schwabenlände  
i original schwäbischer Selbstabfüllung  
die reizvolle Weiterfahrt über Tübingen,  
in ernüchert. Das übrige tat ein sechs-  
Regina samt Beiwagen und Inhalt zum  
bei ein Kilometerstein dran glauben  
unverletzt, so daß wir abends gegen  
andeten. Wer's noch nicht wissen sollte,  
dadurch überlaufen. Daß wir allerdings  
d im Verkehrsamt antreffen würden,  
lungen nicht träumen lassen. Daß wir  
kamen, war nur der Intelligenz meiner  
uns beide für die harten Worte, die ich  
und die ihren Höhepunkt darin fanden,  
en sollen.

cht. Das war, als wir die Rechnung be-  
vieder einigermaßen mit meiner Nach-  
erum, machten eine „Wallfahrt“ nach  
ehen konnte, ließen uns mit der Fähre  
ommandierte, wir erlebten beleuchtete  
Zeppelin herumfliegen und unterließen  
tionen Mal aus Kameras aller Nationen  
agten zehn herrlichen Bodenseetagen  
chtung Alpenstraße. Sie ist nicht zu ver-  
führt an ganz netten Hügeln vorbei in  
hließlich in Mittenwald und wollten uns  
von der Zugspitze herrliche Aussichten  
nte man ihn kaum sehen, und es goß in  
leimreise. Am Kochel- und Walchensee  
er Augsburg schien die Sonne, die wir

türlich kann ich das, sonst hätte ich ihn  
mit dem Motorrad machen, am besten  
Euer Franz



An der Alpenstraße

Sigmaringen



# Sommerfahrt mit Streifen



...aber bitte nur im Kleiderstoff, der Himmel kann getrost uni-blau sein und die Laune rosa-rot. Voraussetzung für letztere süße Farbe ist, daß die Sozia brav bleibt und die Parole: Wenig, aber schickes Gepäck — ohne Murren befolgt.

Meine Damen, lachen Sie sich eins und erklären sich bereit, nur sechszwanzig verschiedene Anzüge mitnehmen zu wollen. Falls Sie nicht gleich erschossen werden, können Sie es ruhig demonstrieren, ohne einen Anhänger für Regina zu benötigen.

Packen Sie einen einfarbig-blauen Bade- oder Luftanzug ein und einen schwarzen, schulterfreien Popeline-Anzug mit dreiviertellanger Hose. Dazu ein gestreiftes Kleidchen — ein gekräuseltes Rock mit großer Tasche und eine Bluse auf Bündchen, jedes für sich. Es ist so einfach, daß Sie es wahrscheinlich für wenig Geld selbst nähen können. Das gibt im ganzen, wenn Sie anfangen zu kombinieren, acht Möglichkeiten. Aufregend wird die Sache aber erst, wenn Sie das Kleid doppel-seitig nähen: innen Popeline, einfarbig-hellblau. Und nun kombinieren Sie mal.. Oben uni, unten gestreift — unten uni, oben gestreift — ganz uni — ganz gestreift — unten lange Hose usw. usw. Sie kommen auf sechszwanzig Kombinationsmöglichkeiten, und wenn es Ihrem Reginabesessenen noch so gestreift zumute wird. Sie werden mir ersparen, alle sechszwanzig aufzuzeichnen, sonst bleibt kein Platz mehr für Motorräder und Rennberichte. Und ob unseren Verehrten das recht wäre, möchte ich bezweifeln.

Herzlichst  
Ihre

*Marianne*







# Die HOREX im Foto ihrer Fahrer

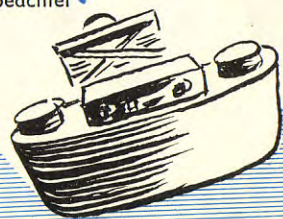
Liebe HOREX-Freunde!

Wir haben so lange kein Preisaus-schreiben mehr gehabt. „Es wird höchste Zeit, unseren vielen Freunden

und Lesern wieder etwas besonderes zu bieten“, entschlossen wir uns in einer unserer nervenaufreibenden, mehrtägigen Redaktionskonferenzen (der unverschämte HOREX-Boy hat eben gelacht. Er hat auch gut lachen. Steht unter Jugendschutz und kann pünktlich Feierabend machen!) Nach mehrstündigem Grübeln, währenddem sieben Kollegen unseres engeren Redaktionsausschusses, der sich ausschließlich mit Fragen der Leser-Beschäftigung zu befassen hat, in den Sprech- und Schreibstreik traten, weil sie mit dem Ausschuß „Feuilleton und Fotos“ nicht ganz konform gingen, siegte doch die Mehrheit. Das ist eine der wunderbaren Eigenschaften der Demokratie, daß stets der Schwächere geprellt wird. Nach dritter Lesung, die in feierlicher Weise im Gasthof „Zur gebrochenen Speiche“ in Großhinterhausen gleich an der Autobahn stattfand, wurde der Antrag des Redaktions-Unterausschusses „Fotos und fotoähnliche Lichtbilder“ mit 147 gegen 146,5 Stimmen angenommen. Der HOREX-Boy war mit seiner halben Stimme wie immer dagegen. Ihr wollt nun sicher wissen, liebe HOREX-Freunde, worum es sich handelt. Das kommt auch jetzt: Ihr sollt während der nächsten drei bis vier Wochen fotografieren. Viele von Euch haben eine Kamera, wer keine hat, kann sich vielleicht für diesen Zweck eine borgen. Nehmt Eure HOREX zur Hand und klemmt Euch die Kamera zwischen die Beine (soll natürlich umgekehrt sein, aber nach den vielen Sitzungen wird man ganz verdreht) und dann fährt in die Landschaft, falls eine solche in erreichbarer Nähe vorhanden ist. Wenn nicht, könnt Ihr auf Formblatt SB 35 — 4711 beim Bundesministerium für bodenständige Landschaftsgestaltung welche beantragen. Aber möglichst schnell, von wegen dem Dienstweg.

In der Landschaft angekommen macht dann bitte einige nette Fotos. Das ist nicht so einfach. Aber verschiedene Fotografen, die sich heute ihr Butterbrotpapier damit verdienen, habens auch gelernt. Vergeßt bitte eins dabei nicht: Eine HOREX muß immer mit auf dem Bild sein. Ansonsten könnt Ihr von Euren Frauen über Bräute, Freundinnen und Freunde bis zu allen einigermaßen lebendigen Gegenständen und Hintergründen alles mit aufs Bild bringen, was Euch gefällt. Wenn es dann auch uns gefällt, ist die Sache o.k., wie man so auf Hochdeutsch zu sagen pflegt. Im übrigen hat das Hohe Haus folgende Durchführungsbestimmungen erlassen:

1. Einsendungen an HOREX-Hauspost, Berleburg, Postfach, mit dem Vermerk „HOREX-Foto-wettbewerb“.
2. Mindestgröße der Bilder Postkartenformat, jedoch möglichst nicht größer als 2 mal 3 Meter! Wenn möglich alle Bilder weiß-glänzend.
3. Berufsfotografen dürfen mitmachen, wollen aber bitte den Vermerk „Berufsfotograf“ zu ihrem Namen schreiben. Sie werden im Interesse der Amateure bei der Auswertung und Prämierung gesondert behandelt.
4. Namen und genaue Anschrift auf jedes Bild hinten drauf schreiben. Wir gucken uns sowieso erst die Vorderseite an.
5. Erlaubt ist alles, was gefällt. Nur muß bitte der Einsendeschluß beachtet werden. Es ist der 31. August 1952.
6. Die besten Bilder jeweils der Amateure und der Berufsfotografen werden prämiert, und zwar durch je zwei 1. Preise zu 100.— DM, zwei 2. Preise zu 75.— DM, zwei 3. Preise zu 50.— DM und vierzehn Preise zu 10.— DM.





7. Alle eingesandten, auch die nicht prämierten Bilder gehen in den Besitz der HOREX-Hauspost-Redaktion über. Das trifft auch auf die Negative der prämierten Bilder zu, die wir jeweils gesondert anfordern werden.
8. Dem Prämierungsausschuß gehören an: HOREX-Chef Fritz Kleemann, die Hauspost-Redaktion, die HOREX-Werbeleitung und ein Grafiker. Rechtsansprüche sind ausgeschlossen.
9. Und nun „Gut Schuß!“

*In ganz  
eigener Sache*

13 REGINAS

## WIEGT UNSERE HAUSPOST!

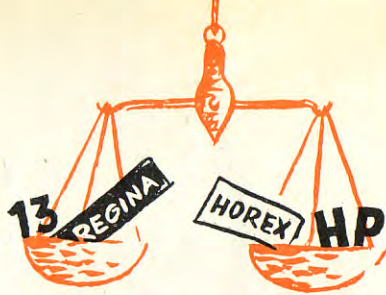
Wieso?

Es stimmt ganz genau; denn 55 g wiegt ein Heft und 35 000 Hefte holt der HOREX-Werkswagen auf einen Rutsch aus der Druckerei in Frankfurt/Main. In alle Länder flattern dann die Heftchen. Würden wir sie zusammenlegen — eines hinter das andere —, so müßten wir 7,35 km laufen, um bis ans Ende dieser Schlange zu kommen. Aber wir wollen ja nicht laufen; denn REGINA fährt ja bequem ihre 90 bis 100 Sachen und braucht dazu nur rund 4,5 Min. Anders wäre es, wenn wir die ganzen Schriftzeilen hintereinander setzen würden, das gäbe die Strecke von Frankfurt/M. bis nach Dortmund.

Nicht allein auf allen Rennstrecken sieht man jetzt die HOREX-Farben, sondern über alle Straßen witschen die REGINAS mit oder ohne Seitenwagen, und überall winken sich die HOREX-Fahrer einen Gruß zu. Die Post läßt hinter diesen fröhlichen Gesellen die HAUSPOST nachflattern, und vielleicht ist es ganz interessant zu wissen, daß allein über 150 Hefte nach Berlin fliegen. Vielleicht interessiert es auch, daß in Nordbayern etwa 1800 und in Südbayern etwa 3500 HOREX-HAUSPOST-Hefte gelesen werden.

In das Schwabenlände gelangen immerhin rund 4000 Hefte (genau sind es 3999) und rund um Homburg im Hessenland werden 3200 gelesen. In das Badenland bringt die Post 5500 und ins Saargebiet 35 Hefte. Nach Niedersachsen und rund um Göttingen gelangen 1200 blau berandete Hefte und nach Westfalen über 2600. Allein im Düsseldorf-Essener Bereich müssen die Postboten 2300 mal die Klingel rühren, um eine HAUSPOST abzugeben. Am schönen Rhein — so zwischen Remagen, Mainz und Kaiserlautern — flattern 1400 HAUSPÖSTE zu fröhlichen Fahrern, und rund um „Kölle“ guckt der HOREX-Boy 1300 mal schelmisch lachend aus den Briefkästen. Im Norden ist es etwas ruhiger. Oldenburg und Bremen nehmen uns nur 550 Hefte „ab“, dafür aber Hamburg allein 720, und in Schleswig-Holstein gehen die meisten Leute zu Fuß; denn nur 143 HOREX-Fahrer warten hier von Monat zu Monat auf ihre HAUSPOST.

Im Ausland ist die Sache schon anders. Es ist doch klar, daß die HOREX-REGINA heute rund um die Erdkugel



rollt. In Österreich verteilt unser lieber Papa Königer im goldigen Wien allein 350 Hefte. In der Schweiz klettern 2300 HAUSPOST-Zeitungen über alle Pässe und in die allerschönste Gegend, in Vorarlberg allein sind es 25 und in Italien trotz der vielen Moto Guzzis immerhin 50, die mitten hinein in das Fiat-Zentrum Turin frank und frei marschieren. In Finnland warten 20 HOREX-Freunde auf die HAUSPOST, in Schweden sind es über 400 und in Dänemark 25, dort fahren die anderen Leute ja auch mehr mit dem Boot und dem Fahrrad und sind vom guten Leben vielleicht auch ein wenig zu schwer für die REGINA. In Norwegen gondeln aber immerhin 12 REGINAS durch die Gegend und der HOREX-Boy hat uns schon gefragt, wo die eigentlich fahren, denn Straßen sind doch ein wenig knapp in diesen meerumspülten Gefilden. Anders ist die Sache aber im Westen. In Frankreich haben wir über 200 HOREX-Freunde, und wir haben uns sagen lassen, daß die dort sehr charmanten REGINAS gern die HAUSPOST zu ihrem Lippenstift packen, wenn sie ihr Wochenende im schönen Burgund oder im Seine-Tal verbringen. In Spanien finden zur Zeit von 50 HAUSPOST-Beziehern Versuche statt, mit dem Motorrad entscheidend in die Stierkämpfe einzugreifen. Wenn der Staat seine Straßen besser instand halten würde, wären es sicher bald 500. In Belgien bummeln 150 elegante rot-silberne Maschinen über die Boulevards von Brüssel. In Holland aber machen über 500 REGINAS den Schwärmen von Radfahrern berechtigt Konkurrenz. Dieses Land ist ganz besonders schick und charmant. Dort bringt die holländische Post auf REGINA die HAUSPOST sogar von Staats wegen zum Frühstück ins Haus.



Aber nicht allein überall dorthin gelangt dieses Heft, lieber Freund, in ganz Übersee, vom australischen Busch bis nach Kanada und vom Zuckerhut bei Rio bis zum Zuckerrohr in Indien wandert der HOREX-Boy über die Welt und bringt Grüße von der HAUSPOST.

Und in Homburg selbst lesen 470 Männer und Frauen die HAUSPOST, die fleißig mithelfen, daß die Zahl der REGINAS und bald auch der „IMPERATOREN“ noch mehr zunimmt.



# Nur weil ein paar Jahre fehlen...

## KURZE HOSE- UND KEIN FÜHRERSCHEIN

Ich finde, wir müssen viel mehr zusammenhalten! Schließlich haben wir alle ein Schicksal: wir können noch keinen Führerschein kriegen... aus Mangel an Jahren. Sollen wir nicht einen Club gründen, damit wir Schicksalsgenossen unsere Bürde vereint leichter tragen? Denn ich will es Euch gestehen, manchmal bin ich direkt lebensmüde, weil man einfach nicht auf ein ausgewachsenes Motorrad darf. Immer nur Drahtesel oder Sozius — das hängt einem doch zum Halse heraus! Verflixt noch mal! Mein einziger Trost ist, daß das ja mal eine Ende haben muß, und daß es Euch genau so geht. Und deshalb, Freunde, es gibt viel zu wenig Vereine — laßt uns einen gründen! Dann hat das Jammern ein Ende. Ich bin auf jeden Fall für einen lustigen Club. Ihr auch? Fragt sich nur, wie soll das Ding heißen? „Club führerscheinloser Horexianer“ ist so schrecklich lang. Und wenn man es abkürzte: CLUFÜLOHO. Das hört sich so schön ausländisch an. Oder wißt Ihr was besseres?

Wir machen das dann so: wer Lust hat, schreibt mir eine Karte mit seiner Anschrift und seinem Alter und eine lustige Geschichte dazu. Er kommt dann ins Vereinsregister und gehört unserem neuen Club an. Und dann werde ich die von der Redaktion schon einseifen, damit wir möglichst oft mit einer Seite in der Hauspost vertreten sind. Ihr müßt natürlich alle schwer mitmachen! Je mehr schöne Erlebnisse oder Motorradgeschichten Ihr mitteilt, desto besser wird die Sache klappen. Als HOREX-Boy wird man allzu leicht für eine halbe Portion gehalten, aber das werden wir ja einmal ändern müssen, wo wir von Motor und Renntechnik doch nicht weniger verstehen als der Chefkonstrukteur. Macht also zünftig mit! Und wer's am besten kann, der wird sich gewiß an dieser Stelle einmal wiederfinden - zur Belohnung. Unser Schlachtruf: Horexido!

Euer HOREX-Boy



# HOREX MOTORRAD

Typ „S35“. In Heft 5 stellten sich meine Vorgänger den Hauspostlern vor. Ich bin nun die Weiterentwicklung dieser Serie, deren markante Bauteile beibehalten wurden, weil sie sich gut bewährten. 350 ccm wurde die beliebte Klasse, und so erschien ich 1934 auf dem Markt in rassisger Linienführung, als Vertreterin der sportlichen Note, sozusagen mit dem „New look“ unter den Motorrädern.

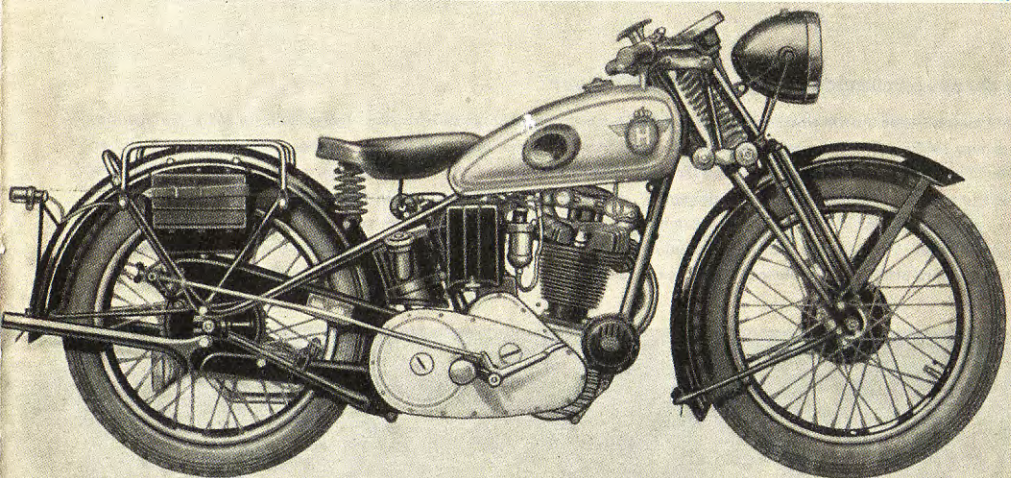
Der Ventilmechanismus ist nun vollkommen gekapselt und läuft im Ölbad (heute nicht mehr wegzudenken!). Die Ölpumpe der Trockensumpfumlaufschmierung verschwindet im Steuergehäuse, die Fußschaltung beginnt ihren Siegeszug im Motorradbau, der Sportlenker setzt sich durch, die Bremsstrommel-Durchmesser werden größer, kurz: es beginnt die Epoche der Hochleistungs-Sportmaschine für den Allzweck-Gebrauch. Von ihr wird nun auch stark das „Äußere“ beeinflusst.

18 ganze Jahre liegen nun dazwischen, und doch kann ich sagen, daß ich mich jung erhalten habe in Figur und Organismus, als

„Fahrzeug, das seiner Zeit voraus war“.

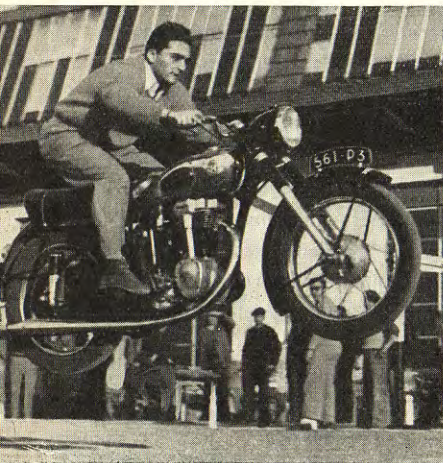
Die wichtigsten Daten:

Typ S 35; Hubraum: 350 ccm, Bohrung: 69 mm, Hub: 92 mm, Leistung: 13 PS  
Spitze: 110 km/std.



# HOREX

## hauspostlagerud



### Ein „toller Hecht“-Sprung

HOREX-Freund A. Kaplan, 32. rue de Soissons, Vichy, Frankreich zeigt hier einen ganz ansehnlichen Hopser. Wir wollen hierzu nur bemerken, daß Nachahmung nur auf eigene Gefahr gestattet ist. Schadenersatzansprüche können wir nicht übernehmen.

Die Red.

### Gerichtsreferendar fahndet nach Plexiglasscheibe

In einwandfreiem Juristendeutsch schreibt uns Gerichtsreferendar Siegfried Stimpfig aus Stuttgart-W., Moltkestraße 79: „Daß ich glücklicher HOREX-Anhänger bin, darf als selbstverständlich unterstellt werden. Vor einiger Zeit sah ich eine „Kollegin“ mit einer Windschutzscheibe vorbeiflitzen, die links und rechts an den Lenkerenden befestigt und vorn im Scheinwerfer eingelassen war. Sie bestand offenbar (und nur) aus Plexiglas. Da es mir nicht gelungen ist, den Hersteller der Scheibe ausfindig zu machen, bitte ich Sie, mir diesen doch angeben zu wollen.“

Anm. der Red. Wir können in dieses laufende Verfahren mangels besseren Wissens nicht eingreifen und bitten freundlichst um wohlwollende Unterstützung und Mitfahndung von Seiten der ganzen HOREX-Familie. Evtl. sachdienliche Angaben wird obige Anschrift sicher gern entgegennehmen.



### Fahrzeug-Schneider ging auf HOREX-Tour

Mit einem netten Anschreiben schickte die HOREX-Vertretung Fahrzeug-Schneider, Darmstadt, im März die Hauspost an ihre HOREX-Kunden. Darin heißt es u.a.: Ich übersende Ihnen heute die neu eingegangene Hauspost Nr. 5 und erlaube mir, Sie zu einer kleinen Frühlingsfahrt einzuladen.“ Von dieser Fahrt — sie ging rund um Darmstadt über 80 km und wurde unter dem Motto „Der Mai ist gekommen“, am 18. 5. mit recht reger HOREX-Beteiligung durchgeführt — erhielten wir dieses Bild, das die große HOREX-Familie auf dem Marktplatz in Bensheim zeigt. Fahrzeug-Schneider schrieb an seine Kunden: „Vergessen Sie nicht den Photoapparat, damit wir in der Hauspost wieder zu sehen sind!“ Dieser Wunsch wird hiermit gern erfüllt und im übrigen festgestellt, daß so was zur Nachahmung wärmstens empfohlen werden kann.





## Regina-Sozia ist nicht eifersüchtig

Manfred Renner aus Öhringen in Württemberg schreibt uns: „Zu Deinem Ruf „Hilfe-Hilfe“ in der Hauspost Nr. 5 möchte ich Dir ein Bildchen schicken, das mehr sagt, als zwei Schreibmaschinen-seiten. Es gibt keine Mädchen, die eifersüchtig auf Regina sind. Im Gegenteil! Siehe Bild!“

## Vorehlicher Streit um die Hauspost

Aus Löhne schreibt uns Fritz Austmann: „Regina hat das gehalten, was ich mir von ihr versprochen. Kleinkrieg gibt es nur, wenn Du erscheinst, liebe Hauspost, und ich mit meiner Sozia-Verlobten ermitteln muß, wer zuerst lesen darf. Vor kurzem traf ich übrigens einen derartigen HOREX-Gegner, deren Argumente uns ja zur Genüge bekannt sind. Da mir Praxis besser erschien, als alle Theorie, lud ich ihn kurzerhand auf den Sozios. Schade, daß kein Photoapparat zur Stelle war, das Häufchen Elend nach der Fahrt hätte ich Dir gern im Bild gezeigt. Ich bin zwar kein Freund vom wüsten Fahren, aber dem habe ich auf unebener Straße die 18 Regina-PS vorgeführt, das kannst Du mir glauben. Und die überzeugen besser als Worte!“



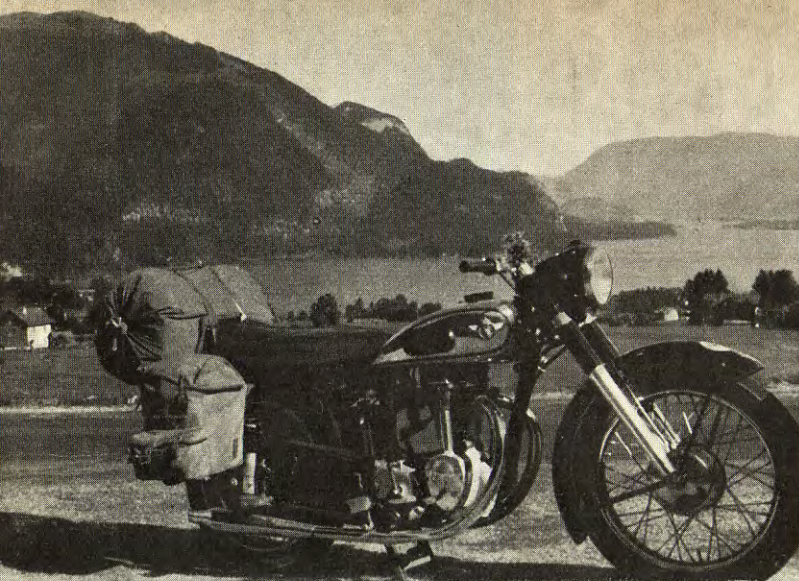
## DER HOREX-WUNSCHZETTEL

(diesmal von der Redaktion)

Zurückliegende Hefte der HOREX-Hauspost werden immer wieder angefordert. Grundsätzlich richtet sich die Auflage der Hefte stets nach der Menge der ausgelieferten Maschinen. Der kleine verbliebene Rest noch einiger Ausgaben kann deshalb nur an wenige HOREX-Fahrer verschickt werden. Wir mußten uns entschließen, deshalb nur noch die HOREX-Freunde zu berücksichtigen, die durch Bestellung einer Sammelmappe ihre Heftsammlung komplett bekommen wollen. Aber auch das wird sich vermutlich nicht in allen Fällen ermöglichen lassen. Seid deshalb bitte nicht böse, liebe HOREX-Freunde. Aber diese Regelung erscheint uns noch am gerechtesten.

Die Auslieferung der Hefte erfolgt grundsätzlich nur durch die HOREX-Händler. Es ist uns bei der Höhe der Auflage beim besten Willen nicht möglich, Einzelversendungen vorzunehmen. Außerdem können wir das auch im Interesse der HOREX-Freunde schon nicht tun, die ihre Hefte regelmäßig bei ihrem Händler beziehen.

Infolge der umfangreichen aktuellen Rennereignisse ist es uns auch in dieser Ausgabe der Hauspost noch nicht möglich, einen Bericht über Privatfahrererfolge zu bringen. Seid aber deshalb nicht ungeduldig, liebe HOREX-Freunde, wir holen es bald nach. Vor allem aber vergeßt nicht, uns alle Erfolge zu melden, damit wir hierüber ein möglichst lückenloses Bild bekommen.



## Bambi fühlt sich in Österreich wohl

Lutz Windisch aus München, Amalienstraße schickt uns dieses Urlaubsbild aus Österreich u. schreibt dazu: „Meine Regina, die auf den Namen Bambi hört, hat mich bisher nie enttäuscht. Mein Urlaub quer durch Österreich wurde samt mistigem Sprit nur durch Regina zu einem ungetrübten Genuß.“

## Nimmt die Regina schwer ran

„Ich bin mit der Regina aufs äußerste zufrieden und sie hat sich auch bei schlechtem Wetter und schwersten Pässen sehr gut bewährt. Bei einer Tour bin ich an einem Tag 580 km gefahren. Darunter befanden sich sechs Pässe, wie Turracher Höhe und Katschberg, die mich in keiner Weise ermüdeten. Mit einem Wort: Die Maschine ist fabelhaft“. So schrieb an seinen HOREX-Lieferanten Maximilian Königer in Wien einer der leider immer noch wenigen HOREX-Besitzer in Österreich, Herbert Seidl, Raab Nr. 10, Niederösterreich.

## Gruß aus Agrigent

HOREX-Freund cand. arch. Rolf Becker schreibt uns aus Sizilien: „Vor etwa sieben Wochen habe ich mich mit Sozius und einem Haufen Gepäck auf Italienreise begeben. Inzwischen habe ich etwa die Hälfte der Reise hinter mir ohne die geringste Reparatur an der Maschine. Und das will hier was heißen vor allem bei unserem Gepäck, Italien besteht zudem eigentlich nur aus Gebirge mit Steigungen, die die Auffahrt zum St. Gotthard als Kinderspiel erscheinen lassen. Aus diesem Grund dem Werk unseres zuverlässigen Gefährtes einen herzlichen und dankbaren Gruß!“



## HOREX bestplacierte Werksmannschaft der Intern. Österreichischen Alpenfahrt

velden woerthersee - 23.6.0900 - urgente - horex  
bad homburg vor der höhe - stop - horex erringt  
bei der internationalen oesterreichischen  
alpenfahrt 1952 die einzigen goldmedaillen in  
ihrer klasse gegen stärkste konkurrenz - stop -  
oelerich goldmedaille und edelweiß - stop -  
strohe goldmedaille - stop - szakoi silber-  
medaille - stop - albert bronzemedaille - stop -  
seitenwagen andreas silbermedaille und edelweiß  
- stop - werksmannschaft silberner mannschafts-  
preis - stop - harald oelerich mannschaftskapi-  
tän - stop -

**VOM BAND IN DIE WELT**





**Vorderseite**

**Avus 1952, Friedl flog,  
fuhr und funkte Sieg.**

**Rückseite**

**Nur ein Viertelstündchen . . . ein gutes Ge-  
wissen ist ein sanftes  
Ruhekissen.**